



Dinamika Kerjasama *Littoral States* dan *User States* dalam Penanganan Kasus Perompakan Kapal: Studi Kasus Selat Malaka dan Selat Singapura (2010-2014)

Iffah Permata Sari

Departemen Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Diponegoro

Jalan Prof. H. Soedarto, SH, Tembalang, Semarang, Kotak Pos 1269

Website: <http://www.fisip.undip.ac.id> Email: fisip@undip.ac.id

ABSTRACT

Malacca and Singapore straits are among the world's most important SLOC (Sea Lines of Communication) and SLOT (Sea Lines of Trade) which categorized as armed robbery prone areas. Based on UNCLOS art. 43, littoral states and user states should cooperate to overcome this issue. On the other hand, they have different interests in Malacca and Singapore straits. This research discuss the different interest between littoral states and user states and how it effects the dynamic cooperation on combating armed robbery against ship in Malacca and Singapore Straits from 2010 to 2014. This study found that the different interest between those countries effected the cooperation on combating armed robbery. Furthermore, it also influence the main purpose and activities of the cooperation. The dynamic cooperation between littoral states and user states emerges on multilateral, trilateral, and bilateral cooperation. This research is carried out by using descriptive-analysis and qualitative method. This study incorporates the framework of international cooperation theory to observe the dynamic cooperation as the conceptual basis of the research.

Keywords: *Armed robbery against ship, Malacca and Singapore Straits, cooperation, dynamic, littoral states, user states*

Pendahuluan

Wilayah Asia Tenggara lebih didominasi oleh perairan daripada daratan, bahkan wilayah perairan mencapai 80% dari total wilayah Asia Tenggara. Hal tersebut berimplikasi pada lebih dominannya isu-isu politik dan keamanan yang terkait dengan domain maritim daripada isu-isu lainnya (Yudhoyono, 2014). Salah satu isu maritim terpenting untuk ditangani adalah isu perompakan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura yang mengalami peningkatan pada tahun 2010 sampai 2014 dibandingkan lima tahun sebelumnya (www.recaap.org). Padahal, Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan salah satu SLOC dan SLOT utama dunia yang sangat penting bagi Indonesia, Malaysia, dan Singapura sebagai *littoral states* serta Jepang, Tiongkok, dan Korea Selatan sebagai *user states*.

Bagi Indonesia, Selat Malaka dan Selat Singapura memegang peranan penting dalam kegiatan ekspor-impor barang dan energi, pertahanan nasional, dan pemanfaatan SDA. Bagi Malaysia, kedua selat tersebut penting bagi keamanan nasional Malaysia, jalur lalu lintas perdagangan dan energi, pemanfaatan potensi sumber daya alam, serta pariwisata. Kemudian bagi Singapura, selain sebagai jalur distribusi barang, keamanan kedua selat juga penting bagi keberadaan *Port of Singapore*. Sementara itu, bagi *user*

states di Asia Timur yaitu Tiongkok, Jepang dan Korea Selatan, kedua selat tersebut penting sebagai jalur distribusi energi yang diimpor dari Timur Tengah dan negara sekitarnya (www.eia.gov). Maka dapat disimpulkan bahwa kepentingan *littoral states* atas Selat Malaka dan Selat Singapura tidak hanya terbatas pada kepentingan ekonomi, namun juga pertahanan keamanan dan politik. Berbeda dengan kepentingan *user states* yang hanya terbatas pada kepentingan ekonomi.

Berdasarkan UNCLOS pasal 43, negara pantai dan negara pengguna selat hendaknya bekerjasama dalam pengembangan sarana navigasi, keselamatan, dan pengendalian pencemaran lingkungan. Dalam hal peningkatan keamanan maritim di wilayah Selat Malaka dan Selat Singapura, negara pantai dan negara pengguna telah melakukan beberapa kerjasama, mengingat perompakan kapal telah terjadi di Selat Malaka sejak puluhan tahun silam. Namun demikian, peningkatan yang terjadi pada tahun 2010 hingga 2014 menjadi pertanyaan tersendiri terkait bagaimana kerjasama-kerjasama yang telah dan masih dilakukan. Mengingat *littoral states* dan *user states* sama-sama menginginkan terciptanya keamanan di Selat Malaka dan Selat Singapura, namun negara-negara tersebut memiliki kepentingan yang berbeda-beda atas Selat Malaka dan Selat Singapura.

Tulisan ini menganalisis bagaimana dinamika kerjasama *littoral states* dan *user states* dalam penanganan kasus perompakan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura. Penulis menggunakan teori kerjasama internasional yang berdasar pada paradigma liberalisme dalam memandang dinamika kerjasama tersebut. Tulisan ini berpendapat bahwa perbedaan kepentingan dan kewenangan masing-masing negara baik *littoral states* maupun *user states* berpengaruh pada dinamika kerjasama penanganan kasus perompakan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura pada tahun 2010-2014. Berdasarkan teori kerjasama internasional yang dikemukakan oleh Jackson dan Sorensen, kerjasama dilakukan atas dasar persamaan kepentingan, walaupun tentunya masing-masing negara masih memiliki kepentingan lain yang berbeda. Kerjasama tersebut perlu dilakukan demi memperoleh manfaat yang lebih besar (Jackson dan Sorensen, 2016: 97). Ditambah lagi, kerjasama internasional merupakan bentuk persetujuan atas masalah-masalah tertentu antara dua negara atau lebih dalam rangka memanfaatkan persamaan kepentingan atau benturan kepentingan (Holsti, 1988). Maka, hendaknya negara-negara tersebut dapat memanfaatkan persamaan kepentingan dan benturan kepentingan untuk menjadi sebuah kerjasama yang saling menguntungkan dan memuaskan bagi masing-masing pihak.

Pembahasan

Kerugian Akibat Isu Perompakan terhadap Littoral States dan User States

Pada tahun 2010-2014, jumlah kapal yang melintasi Selat Malaka dan Selat Singapura mengalami peningkatan terutama kapal tanker, kapal LNG, dan kapal tunda (*Marine Department of Malaysia*). Volume pasokan energi yang diangkut melalui kedua selat juga mengalami peningkatan, diantaranya pasokan minyak mentah yang mencapai 13,4 juta barrel per hari dan produk olahan minyak yang mencapai 1,8 juta barrel per hari pada tahun 2014 (www.eia.gov). Peningkatan volume pasokan energi yang diikuti dengan peningkatan aksi perompakan tentu menimbulkan kekhawatiran bagi *littoral states* dan *user states* yang sangat bergantung pada keamanan Selat Malaka dan Selat Singapura. Kapten K.A. Pillai (2014), seorang konsultan keamanan maritim dan anggota *Singapore Chamber of Maritime Arbitrators*, dalam wawancaranya dengan www.cnbc.com, menyatakan bahwa perompak yang beraksi di Selat Malaka dan Selat Singapura cenderung menargetkan kapal kargo kecil yang mengangkut logam serta kapal tanker yang mengangkut bahan bakar cair dan produk olahan minyak lainnya.

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia - Information Sharing Center (ReCAAP ISC) membagi kasus perompakan berdasarkan tingkat signifikansi kasus kedalam empat kategori yaitu *very significant*, *moderately significant*, *less significant*, dan *minimum significant*. Dalam hal ini, kasus perompakan kargo minyak atau biasa disebut dengan istilah *siphoning* menjadi masalah terbesar pada isu perompakan di Selat Malaka dan Selat Singapura dan masuk dalam kategori *very significant* atau *moderately significant*. Hal tersebut karena kerugian yang ditimbulkan akibat kasus *siphoning* lebih besar dibandingkan kasus perompakan lainnya. Menurut laporan tahunan ReCAAP ISC, terdapat 106 kasus perompakan di Selat Malaka dan Selat Singapura pada tahun 2010 sampai 2014. Dimana dari 106 kasus tersebut hanya 10 kasus yang berhasil digagalkan. Dari 96 kasus perompakan yang tercatat sebagai *actual incidents*, terdapat 23 kasus *siphoning*.

Isu perompakan akan menimbulkan kerugian baik langsung maupun tidak langsung bagi *littoral states* dan *user states*. Dalam hal ini, gambaran kerugian ekonomi bagi *user states* akibat perompakan kapal khususnya terkait kasus *siphoning* yang berkaitan erat dengan distribusi energi, dapat dilihat dari kerugian pada industri pelayaran. Kerugian tersebut meliputi nilai kargo kapal yang dirompak, nilai barang pribadi milik awak kapal yang dirompak, biaya perawatan cedera fisik bagi awak kapal yang mengalami kekerasan atau pembunuhan, biaya *rerouting*, kerugian perusahaan akibat tambahan waktu operasional kapal, kerugian industri akibat keterlambatan pasokan energi, dan kenaikan biaya asuransi kapal. Sementara itu, bagi *littoral states*, kerugian akibat adanya perompakan kapal di kedua selat tidak hanya berpengaruh secara ekonomi, namun juga memengaruhi kepentingan politik, pertahanan dan keamanan serta menyangkut kehidupan sosial masyarakat pesisir selat. Gambaran kerugian yang dialami oleh *littoral states* diantaranya adalah tambahan biaya patroli keamanan, adanya status *high risk area*, berkurangnya kepercayaan *user states* terhadap *littoral states*, dan image *littoral states* sebagai negara asal perompak.

Dari gambaran kerugian akibat perompakan kapal yang telah disebutkan, penulis mengambil kesimpulan bahwa kerugian akibat perompakan kapal yang terjadi pada tahun 2010 sampai 2014 cenderung lebih merugikan *littoral states* dibandingkan *user states*. Karena kerugian yang diterima oleh *littoral states* tidak terbatas pada kerugian ekonomi. Ditambah lagi kerugian bagi *littoral states* memiliki konsekuensi lebih yaitu dampak sekunder dan dampak jangka panjang.

Bentuk Kerjasama Littoral States dan User States

Kerjasama penanganan isu perompakan kapal oleh *littoral states* dan *user states* dilakukan secara multilateral, trilateral, dan bilateral. Dalam hal ini, kerjasama multilateral dilakukan melalui *The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia - Information Sharing Center (ReCAAP ISC)*, kerjasama trilateral dilakukan melalui *Malacca Straits Patrol (MSP)* oleh *littoral states*, dan kerjasama bilateral antara *littoral states* dan *user states*.

Konsep Perjanjian ReCAAP pertama kali dicetuskan oleh mantan Perdana Menteri Jepang, Keizo Obuchi, pada penyelenggaraan ASEAN+1 Summit Meeting di Manila bulan November tahun 1999 (Ho, 2009). Selanjutnya, pada tahun 2000 diselenggarakan "*Regional Conference on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships*" di Tokyo yang dihadiri oleh perwakilan dari negara-negara ASEAN, Tiongkok, Hong Kong, Jepang, Korea Selatan, India, Sri Lanka, dan Bangladesh. (www.mofa.go.jp) Dalam konferensi tersebut dihasilkan tiga dokumen yaitu *Asia Anti-Piracy Challenges 2000*, *Model Action Plan*, dan *Tokyo Appeal*. (www.mofa.go.jp) Dimana ketiga dokumen tersebut menjadi dasar pembuatan perjanjian ReCAAP. Perjanjian ReCAAP disahkan pada tanggal 11

November 2004, kemudian dibawah perjanjian tersebut dibentuk ReCAAP *Information Sharing Center* (ReCAAP ISC) yang resmi diluncurkan pada tanggal 29 November 2006 di Singapura. ReCAAP ISC berpusat di Singapura dan telah resmi diakui sebagai sebuah organisasi internasional pada tanggal 30 Januari 2007. ReCAAP ISC memiliki 20 negara anggota. Dalam hal ini, Malaysia dan Indonesia yang ikut serta dalam proses awal pembentukan ReCAAP, menolak untuk bergabung menjadi anggota ReCAAP karena alasan tertentu.

ReCAAP ISC memiliki tiga pilar yaitu *Information Sharing*, *Capacity Building*, dan *Cooperative Arrangements*. Sesuai dengan pasal 6 ReCAAP, pembiayaan ReCAAP ISC diperoleh melalui empat sumber yaitu: *host state*, negara-negara anggota (bersifat sukarela), organisasi internasional dan pihak-pihak lain (bersifat sukarela), dan sumbangan sukarela yang disepakati oleh Dewan Gubernur. Pada tahun 2010-2014, peran ReCAAP ISC dalam menanggulangi aksi perompakan di Selat Malaka dan Selat Singapura diantaranya adalah (1) menerbitkan laporan tahunan terkait insiden perompakan, (2) meneruskan dan menerima informasi terkait insiden perompakan, (3) menganalisis insiden berdasarkan tingkat signifikansi kasus, (4) mengidentifikasi pola dan tren kasus perompakan berdasarkan lokasi kejadian, (5) memberikan informasi terkait modus operandi, pola, dan tren perompakan kepada pihak-pihak yang berkaitan dengan industri pelayaran dan pemerintah negara pantai melalui pemaparan studi kasus, (6) melakukan verifikasi data insiden perompakan melalui ReCAAP *Focal Point* di Singapura, (7) bekerjasama dengan *Information Fusion Centre* (IFC) menerbitkan "*Guidelines for Tug Boats and Barges against Piracy and Sea Robbery*", (8) mendorong pemerintah negara pantai untuk memperluas patroli keamanan laut.

Ketiga negara pantai telah sepakat bahwa pengelolaan kedua selat akan menjadi tanggung jawab mereka, termasuk dalam hal pengamanan selat untuk melindungi kepentingan bersama dan pelayaran internasional. Hal tersebut tercantum dalam Pernyataan Bersama Tiga Negara yang disepakati pada tanggal 16 November 1971. (www.setneg.com) Maka, dalam hal pengamanan kedua selat yang meliputi penanggulangan kasus perompakan, ketiga negara pantai sepakat untuk membentuk kerjasama trilateral *Malacca Straits Patrol* (MSP) pada tanggal 20 Juli 2004. Pelaksanaan MSP dilakukan melalui tiga program yaitu *Malacca Strait Sea Patrol* (MSSP), *Eyes in the Sky* (EiS), dan *MSP Intelligence Exchange Group* (MSP IEG).

MSSP merupakan patroli laut terkoordinasi yang dilakukan oleh TNI AL (Indonesia), *Royal Singapore Navy* (Singapura), dan *Royal Malaysian Navy* (Malaysia). Panglima TNI Jenderal Endriartono Sutarto (2004), menjelaskan bahwa patroli terkoordinasi dilakukan setiap bulan selama satu tahun penuh, dengan terlebih dahulu mengkoordinasikan waktu dan titik koordinat lokasi patroli (news.detik.com). Patroli terkoordinasi tidak sama dengan patroli bersama (*joint patrol*), dimana angkatan laut masing-masing negara tetap melakukan patroli di laut teritorial negaranya (news.detik.com). Sementara itu, EiS merupakan patroli udara yang dilakukan diatas perairan Selat Malaka dan Selat Singapura, dalam hal ini, termasuk wilayah udara laut teritorial negara pantai dengan batasan maksimal 3 mil (www.mindef.gov.sg). Kemudian adanya MSP IEG bertujuan untuk mendukung upaya patroli laut dan udara melalui platform pertukaran data dan informasi yang dinamakan *Malacca Straits Patrol Information System* (MSP-IS). MSP-IS dikelola oleh *Information Fusion Center* (IFC) di Singapura.

Kerjasama bilateral antara *littoral states* dan *user states* dilakukan melalui beberapa kesepakatan. Kerjasama antara Indonesia dan Tiongkok dilakukan melalui penandatanganan MoU Kerjasama Maritim di Beijing. Bidang kerjasama yang disepakati oleh kedua negara yaitu keselamatan pelayaran, lingkungan laut dan perikanan, keamanan

maritim, dan bidang lainnya (treaty.kemlu.go.id). Dalam hal peningkatan keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka dan Selat Singapura, implementasi dari MoU tersebut diwujudkan melalui kerjasama penginderaan jauh dan penggantian alat bantu navigasi. Sementara itu, kerjasama antara Indonesia dan Jepang dilakukan melalui proyek pembangunan VTS. Pada tahun 2009, Jepang bekerjasama dengan Indonesia untuk membangun VTS di daerah Batam (tahap satu) dan Dumai (tahap dua) (www.vts-symposium2016.my). Kemudian, pada tahun 2010 sampai 2012, *Malaysian Maritime Enforcement Agency* (MMEA) dan *Japan International Cooperation Agency* (JICA) bekerjasama dalam pengembangan kemampuan petugas keamanan laut. (www.mofa.go.jp) Pada tahun 2012 – 2014, Singapura dan Jepang rutin menyelenggarakan *Maritime Security Dialogue*. Dalam kaitannya dengan isu keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura, Jepang dan Singapura sepakat bahwa pandangan dan kepentingan kedua negara terkait keamanan maritim, kebebasan navigasi, dan penghormatan terhadap hukum internasional (UNCLOS) membutuhkan kerjasama yang erat diantara keduanya (Fu, 2013).

Dinamika Kerjasama Littoral States dan User States

Dinamika yang berarti perubahan atau pergerakan dalam sebuah kerjasama tentu tidak terlepas dari pengaruh faktor-faktor tertentu. Adanya perbedaan kepentingan antara *littoral states* dan *user states* seperti yang telah dijelaskan dalam bab sebelumnya, dapat memunculkan hambatan, tantangan, atau gangguan dalam kerjasama. Dikhawatirkan, dinamika yang terjadi dalam kerjasama tersebut juga akan memengaruhi aktivitas dan pencapaian tujuan kerjasama.

Dinamika kerjasama multilateral ReCAAP ISC dapat dibagi menjadi tiga tahap. Pertama, pada proses awal pembuatan perjanjian ReCAAP yang menjadi dasar pembentukan organisasi ReCAAP ISC, Indonesia dan Malaysia ikut serta dalam kegiatan tersebut. Bahkan keduanya menawarkan untuk menjadi *host state* ReCAAP ISC (Honna, 2013). Hal tersebut membuktikan bahwa tidak ada penolakan atas tujuan dari organisasi tersebut. Tahap kedua dinamika kerjasama ReCAAP ISC muncul pasca penentuan pusat ReCAAP ISC di Singapura pada tahun 2006. Indonesia menganggap bahwa kerjasama ReCAAP ISC bertentangan dengan prinsip kedaulatan tiga negara pantai (www.antaraneews.com). Menurut Indonesia, upaya pengamanan selat tidak membutuhkan bantuan dari negara lain meski dalam bentuk “*sharing information*”. Sementara itu, Indonesia dan Malaysia juga menganggap pertukaran informasi melalui ReCAAP ISC dapat menyebabkan tumpang tindih informasi dengan pusat informasi lainnya yang sudah ada (thediplomat.com). Pada akhirnya, Indonesia dan Malaysia menolak bergabung menjadi anggota ReCAAP ISC. Tahap ketiga dinamika kerjasama ReCAAP ISC muncul pada penyelenggaraan ARF *Inter-Sessional Meeting on Maritime Security* tahun 2010. Pada saat itu, forum menyatakan dukungannya terhadap aktivitas ReCAAP ISC. Dalam hal ini, walaupun Indonesia dan Malaysia tidak secara langsung memberikan dukungannya pada aktivitas ReCAAP ISC, namun Indonesia dan Malaysia tidak menolak keputusan dari forum tersebut. Selain itu, dalam Seminar Keamanan Maritim yang diselenggarakan di Jakarta pada tanggal 13 November 2012, Indonesia kembali memunculkan suatu gagasan untuk mewujudkan *National Maritime Security Information Center* (NMIC) (Mangindan, 2013). Hal tersebut membuktikan bahwa Indonesia tidak menolak adanya inisiatif pembuatan pusat informasi.

Teori kerjasama internasional yang berdasar pada paradigma liberalisme memandang secara positif sifat dasar manusia, termasuk dalam hal ini perilaku negara. Dalam wawancaranya dengan entrepreneur.bisnis.com, Wakil Direktur ReCAAP ISC, Nicholas Teo (2013), mengungkapkan bahwa ReCAAP ISC hanya menjadi pusat informasi, bukan pusat operasional. Terbukti, penanganan kasus-kasus perompakan yang

terjadi di Selat Malaka dan Selat Singapura dilakukan oleh pihak berwenang dari Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Selain itu, aktivitas ReCAAP ISC hanya meliputi kunjungan kerja; penyelenggaraan konferensi, seminar, dan workshop; serta berpartisipasi dalam pelatihan pertukaran informasi dan operasi anti pembajakan yang diselenggarakan oleh petugas keamanan laut negara anggota (www.recaap.org). ReCAAP ISC juga diakui penting oleh ASEAN *Regional Forum* (ARF), IMO, INTERPOL, dan lainnya. Berkaitan dengan alasan Indonesia dan Malaysia yang menolak bergabung dengan ReCAAP ISC karena dapat menyebabkan tumpang tindih informasi, jika dilihat secara lebih detail, ReCAAP ISC, *International Maritime Bureau Piracy Reporting Centre* (IMB PRC), dan *Information Fusion Centre* (IFC) tidak hanya memiliki kesamaan namun juga memiliki perbedaan. Perbandingan ReCAAP ISC dengan pusat informasi yang lain dapat dilihat dari perbandingan jaringan, tipe informasi, dan alat pengelola informasi dari ketiga pusat informasi tersebut. Dalam hal ini, dengan adanya ReCAAP ISC maka data dan informasi yang diperoleh akan lebih banyak dan komprehensif, sehingga akan melengkapi data dan informasi dari pusat keamanan maritim yang lain.

Dinamika kerjasama trilateral MSP berkaitan dengan pemilihan bentuk patroli laut terkoordinasi dibandingkan patroli laut bersama. Dinamika kerjasama tersebut dapat dibagi menjadi tiga tahap. Pertama, pada bulan November 1971, tiga negara pantai menyepakati Pernyataan Bersama Tiga Negara terkait pengelolaan dan pengamanan kedua selat yang menjadi tanggung jawab dan wewenang tiga negara pantai. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa ketiga negara pantai telah mampu membangun kepercayaan pada masing-masing pihak sejak saat itu. Kedua, dinamika kerjasama MSP muncul pada awal pelaksanaan patroli laut terkoordinasi oleh tiga negara pantai tahun 2004. Dimana pelaksanaan patroli terkoordinasi tersebut merupakan respon dari negara pantai terhadap tuntutan *user states* yang menginginkan adanya peningkatan keamanan di Selat Malaka dan Selat Singapura. Selain itu, pelaksanaan patroli terkoordinasi juga untuk membuktikan kepada masyarakat internasional bahwa negara pantai mampu mengamankan kedua selat tersebut. Ketiga, pemilihan bentuk patroli terkoordinasi dibandingkan patroli bersama menunjukkan bahwa faktor kedaulatan masih menjadi isu yang sensitif bagi tiga negara pantai. Hal tersebut dibuktikan dalam mekanisme patroli terkoordinasi yang masih terbatas pada wilayah teritorial masing-masing negara dan titik koordinat tertentu. Padahal, hal itu dapat membatasi efektivitas dari pelaksanaan patroli laut tersebut (time.com). Upaya yang dilakukan oleh negara pantai adalah untuk mempertahankan prinsip kedaulatan tiga negara pantai, namun, pada kenyataannya masih terdapat rasa kurang percaya pada masing-masing pihak sehingga ketiganya cenderung sangat berhati-hati dalam membangun kerjasama.

Holsti (1988), mendefinisikan kerjasama internasional sebagai persetujuan atas masalah-masalah tertentu antara dua negara atau lebih dalam rangka memanfaatkan persamaan kepentingan atau benturan kepentingan. Dalam hal ini, dengan adanya Pernyataan Bersama Tiga Negara tahun 1971, maka dapat diasumsikan bahwa ketiga negara pantai telah mampu membangun kepercayaan jauh sebelum pelaksanaan patroli keamanan dilakukan. Dengan demikian, untuk meningkatkan efektivitas kerjasama, maka tidak menjadi masalah jika negara pantai mau mengubah bentuk patroli terkoordinasi menjadi patroli bersama. (Ong-Webb, 2006: xxx)

Kemudian, dinamika kerjasama yang muncul dalam kerjasama bilateral antara negara pantai dan negara pengguna selat dapat dibagi menjadi dua tahap. Pertama, kerjasama bilateral yang dilakukan negara pantai dan negara pengguna selat pada tahun 2010 hingga 2014, telah menunjukkan bahwa negara pengguna selat mampu memenuhi permintaan negara pantai untuk hanya memberikan bantuan teknis, tanpa melibatkan militer dalam upaya peningkatan keamanan kedua selat. Kedua, dinamika kerjasama

bilateral antara negara pantai dan negara pengguna selat muncul pada saat Pemerintah Tiongkok mengeluarkan kebijakan yang bertujuan untuk meningkatkan eksistensinya di wilayah kedua selat (www.wsj.com). Pada tahun 2013, Pemerintah Tiongkok mengemukakan bahwa salah satu kapal selam bertenaga nuklir Tiongkok akan melintasi Selat Malaka yang merupakan jalur perdagangan dunia (www.wsj.com). Hal tersebut dapat menjadi tanda bahwa negara pantai perlu meningkatkan kredibilitasnya dalam mengamankan selat yang menjadi SLOC dan SLOT utama dunia tersebut.

Kaum liberalis percaya bahwa manusia memiliki sifat dasar yang positif, dengan demikian, dalam penyelesaian masalah mereka cenderung akan menggunakan cara-cara yang kooperatif daripada konfliktual. (Jackson dan Sorensen, 2016: 97). Dalam hal ini, apabila Pemerintah Tiongkok dapat mematuhi aturan-aturan dalam UNCLOS yaitu pasal 39, pasal 20, dan pasal 23, maka negara pantai tidak dapat menghalangi hak lintas dari kapal tersebut. Negara pantai dan Tiongkok harus dapat menjaga keselamatan dan kebebasan navigasi di Selat Malaka.

Kesimpulan

Pada tahun 2010 sampai 2014, kasus perompakan di kedua selat mengalami peningkatan dibandingkan dengan lima tahun sebelumnya. Tidak dapat dipungkiri bahwa dinamika kerjasama aktor-aktor yang memegang peranan penting dalam memerangi aksi perompakan di kedua selat juga memengaruhi upaya penanggulangan aksi tersebut. Dengan kata lain, jika kasus perompakan semakin berkembang dan pelaku perompakan semakin canggih dalam menjalankan aksinya, maka dibutuhkan kerjasama internasional yang lebih komprehensif.

Dengan demikian, pandangan positif dalam menyikapi dinamika kerjasama *littoral states* dan *user states* dibutuhkan demi melihat manfaat yang lebih besar yang dapat menguntungkan semua pihak. Apabila kasus perompakan dapat ditekan, maka negara pantai akan lebih diuntungkan dibandingkan negara pengguna selat. Karena pada kenyataannya, isu perompakan lebih merugikan negara pantai dibandingkan negara pengguna selat.

Referensi

- _____. (2001). Japan's efforts to combat piracy and armed robbery against ships (pdf). *Ministry of Foreign Affairs Japan*. Retrieved October 29, 2016, from <http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/asean/relation/piracy.html>
- _____. (2004). Patroli Terkoordinasi Selat Malaka Diresmikan 20 Juli. Retrieved November 4, 2016, from <http://news.detik.com/berita/176165/patroli-terkoordinasi-selat-malaka-diresmikan-20-juli>.
- _____. (2005). Launch of Eyes in the Sky (EiS) Initiative. *Ministry of Defence Singapore*. Retrieved November 3, 2016, from https://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2005/sep/13sep05_nr.html.
- _____. (2006). RI Bersikukuh Tunda Ratifikasi Kerjasama Regional Anti-Perompakan. Retrieved October 10, 2016, from <http://www.antaraneews.com/berita/43066/ri-bersikukuh-tunda-ratifikasi-kerjasama-regional-anti-perompakan>.
- _____. (2012). Malaysian “Umizaru” Divers Protect International Shipping Routes. *Ministry of Foreign Affairs Japan*. Retrieved November 9, 2016, from <http://www.mofa.go.jp/policy/oda/white/2012/pdfs/c02.pdf>.
- _____. (2014). International Energy Data and Analysis. Retrieved June, 20, 2015, from <http://www.eia.gov/forecasts/steo/analysis.cfm>.

- _____. (2014). ReCAAP Annual Report: Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia (pdf). *ReCAAP Information Sharing Center*.
- _____. (2016). Improvement of the difficulties in applying the present recommendations to the developing countries (From our experience in Indonesia). Retrieved November 5, 2016, from <https://www.vts-symposium2016.my/sites/default/files/Documentation/Improvement%20of%20the%20difficulties.pdf>.
- Chapsos, I. & Kitchen, C. (2015). *Strengthening Maritime Security Through Cooperation*. Washington DC: IOS Press
- Djalal, H. (2006). Persoalan Selat Malaka - Singapura. Retrieved April 4, 2016, from http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22.
- Fu, G. (2013). MFA Press Release: Keynote Address by Minister Grace Fu at the 9th Japan-Singapore Symposium, 25 March 2013. *Ministry of Foreign Affairs Singapore*. Retrieved December 5, 2016, from https://www.mfa.gov.sg/content/mfa/media_centre/press_room/pr/2013/201303/press_20130325.html
- Holsti, K. J. (1988). *Politik Internasional: Kerangka untuk Analisis*. (2nd ed.). (M. T. Azhari, Trans). Jakarta: Erlangga
- Honna, J. (2013). *ASEAN-Japan Relations*. In T. Shiraishi., & T. Kojima (Ed.). Singapore: ISEAS
- Jackson, R. H., & Sorensen, G. (2016). *Introduction to International Relations: Theories and Approaches*. Oxford: Oxford University Press.
- Mangindaan, R. (2013). NMIC: Sekedar Wacana atau Kebutuhan, Retrieved December 7, 2016, from <http://www.fkpmaritim.org/nmic-sekedar-wacana-atau-kebutuhan/>.
- Mccauley, A. (2014). The Most Dangerous Waters in the World. Retrieved April 5, 2016, from <http://time.com/piracy-southeast-asia-malacca-strait/>.
- Ong-Webb, G.G. (2006). *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Singapore: ISEAS
- Page, J. (2014). China's Submarine Add Nuclear-Strike Capability, Altering Strategic Balance. Retrieved November 27, 2016, from <http://www.wsj.com/articles/chinas-submarine-fleet-adds-nuclear-strike-capability-altering-strategic-balance-undersea-1414164738>
- Panda, A. (2013). ReCAAPing Asia's Fight Against Pirates, Retrieved November 24, 2016, from <http://thediplomat.com/2013/11/recaaping-asias-fight-against-pirates/>.
- Trythall, L. (2014). The World's Most Pirated Waters. Retrieved June 20, 2016, from <http://www.cnbc.com/2014/09/15/worlds-most-pirated-waters.html>
- Yudhoyono, S. B. (2014). Geopolitik Kawasan Asia Tenggara: Perspektif Maritim. Retrieved May 30, 2015, from http://binkorpspelaut.tnial.mil.id/index.php?option=com_docman&task=doc_detail_s&gid=5&Itemid=22.